Cuadernos

Historia 16

250 PTAS



La Hansa

J. L. Martín Martín

91

Cuadernos
Historia 16

Plan de la Obra

1. La Segunda República Española • 2. La Palestina de Jesús • 3. El Califato de Córdoba • 4. El Siglo de Oro, 1 • 5. El Siglo de Oro, 2 • 6. Faraones y pirámides • 7. La Castilla del Cid • 8. La Revolución Industrial • 9. Felipe II • 10. La medicina en la Antigüedad • 11. Los Reyes Católicos • 12. La mujer medieval • 13. La Revolución Francesa, 1 • 14. La Revolución Francesa, 2 • 15. La Revolución Francesa, 3 • 16. El Egipto de Ramsés II • 17. La invasión árabe de España • 18. Los Mayas • 19. Carlos V • 20. La guerra de la Independencia, 1 • La guerra de la Independencia, 2 • 22. La Hispania romana • 23. Vida cotidiana en la Edad Media • 24. El Renacimiento • 25. La Revolución Rusa • 26. Los fenicios • 27. La Mezquita de Córdoba • 28. La Reforma en Europa • 29. Napoleón Bonaparte, 1 • 30. Napoleón Bonaparte, 2 • 31. Los iberos • 32. Recaredo y su época • 33. Los campesinos del siglo XVI • 34. La Inglaterra victoriana • 35. El Neolítico • 36. Los Aztecas • 37. La Inglaterra isabelina • 38. La II Guerra Mundial, 1 • 39. La II Guerra Mundial, 2 • 40. La II Guerra Mundial, 3 • 41. Tartessos • 42. Los campesinos medievales • 43. Enrique VIII • 44. La España de José Bonaparte • 45. Altamira • 46. La Unión Europea • 47. Los reinos de taifas • 48. La Inquisición en España • 49 Vida cotidiana en Roma, 1 • 50. Vida cotidiana en Roma, 2 • 51. La España de Franco • 52. Los Incas • 53. Los comuneros • 54. La España de Isabel II • 55. Ampurias • 56. Los almorávides • 57. Los viajes de Colón • 58. El cristianismo en Roma • 59. Los pronunciamientos • 60. Carlomagno, 1 • 61. Carlomagno, 2 • 62. La Florencia de los Médicis • 63. La Primera República Española • 64. Los sacerdotes egipcios • 65. Los almohades • 66. La Mesta • 67. La España de Primo de Rivera • 68. Pericles y su época • 69. El cisma de Aviñón • 70. El Reino nazarita • 71. La España de Carlos III • 72. El Egipto ptolemaico • 73. Alfonso XIII y su época • 74. La flota de Indias • 75. La Alhambra • 76. La Rusia de Pedro el Grande • 77. Mérida • 78. Los Templarios • 79. Velázquez • 80. La ruta de la seda • 81. La España de Alfonso X el Sabio • 82. La Rusia de Catalina II • 83. Los virreinatos americanos • 84. La agricultura romana • 85. La Generación del 98 • 86. El fin del mundo comunista • 87. El Camino de Santiago • 88. Descubrimientos y descubridores • 89. Los asirios • 90. La Guerra Civil española • 91. La Hansa • 92. Ciencia musulmana en España • 93. Luis XIV y su época • 94. Mitos y ritos en Grecia • 95. La Europa de 1848 • 96. La guerra de los Treinta Años • 97. Los moriscos • 98. La Inglaterra de Cromwell • 99. La expulsión de los judíos • 100. La revolución informática.

Rufino González, 23 bis
28037 Madrid. Tel. 304 65 75

ISBN: 84-7679-286-7 (Fascículos)
ISBN: 84-7679-287-5 (Obra completa)
Depósito legal: M-15063-1997

Distribución en quioscos: SGEL
Suscripciones: Historia 16. Calle Rufino González, 23 bis
28037 Madrid. Tel. 304 65 75

Fotocomposición y fotomecánica: Amoretti S.F., S.L.
Impresión: Graficinco, S.A.
Encuadernación: Mavicam
Printed in Spain - Impreso en España

Historia 16

Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 275 ptas., sin IVA, incluidos gastos de transporte.

Indice



En portada, almacén de un comerciante alemán de finales del siglo XV (xilografía de Schaüfelin, en *Espejo de Consuelos)*. Izquierda, comercio de paños de comienzos del siglo XVI (xilografía de Grammateus, en *Economía del Comerciante)*



Mascarón de proa de un barco de comienzos del siglo XVI (Ayuntamiento de Bremen)

La Hansa

José Luis Martín Martín
Profesor titular de Historia Medieval
Universidad de Salamanca

Se olvida frecuentemente, cuando en la actualidad se habla de la *Europa de los mercaderes,* que hace ya varios siglos, en una época en que la inmensa mayoría de la población se dedicaba a tareas agrícolas, esa expresión estuvo próxima a ser una realidad.

En efecto, desde mediados del siglo XII los comerciantes de las ciudades del Norte de Alemania, conscientes de las dificultades que limitaban sus intercambios y multiplicaban los riesgos de su actividad, fueron desarrollando mecanismos de protección —en ocasiones también de presión—, y lograron una actividad coordinada en los aspectos fundamentales y sobre un espacio enormemente amplio. Ciertamente, la cohesión se vio limitada por las dificultades técnicas propias de la Edad Media, pero la unidad de acción se impuso sobre un mapa político complejo, y afectó a ciudades dependientes de señores muy diversos: ciudades sometidas al Imperio Germánico actuaban coordinadas con otras de pequeños señores o con las dependientes de la Orden Teutónica.

La Hansa protagonizó un movimiento de productos y de relaciones que afectó a naciones y gentes muy diversas; tendremos ocasión de apuntar al final las relaciones con la Península Ibérica, tan borrascosas que provocaron una larga guerra por el control del comercio de los puertos del Occidente de Francia. Desde Lisboa y los puertos de Andalucía arrancaba una profunda corriente de intercambios que se intensificaba en la costa de Gascuña, y a la altura de Bretaña los barcos se dividían para dirigirse unos a los puertos ingleses de Bristol y Londres (factoría de la Hansa), mientras otros arribaban a Brujas, uno de los focos del comercio europeo y también factoría hanseática. A partir de aquí los navíos recorrían las costas del mar del Norte, remontaban el Elba hasta Hamburgo y descargaban las mercancías, que eran transportadas por tierra hasta Lübeck para evitar la península de Jutlandia. Y un movimiento similar se producía desde las tierras nororientales, desde Novgorod o Riga, y enlazaba con las costas del Báltico, las de Escandinavia y las de Gotland.

Para establecer una cierta coordinación de la actividad comercial en un espacio tan amplio y sujeto a avatares históricos muy diversos, los mercados mantuvieron durante siglos la misma política, consistente básicamente en uniformizar en lo posible los territorios y en actuar conjuntamente en defensa de los mismos intereses.

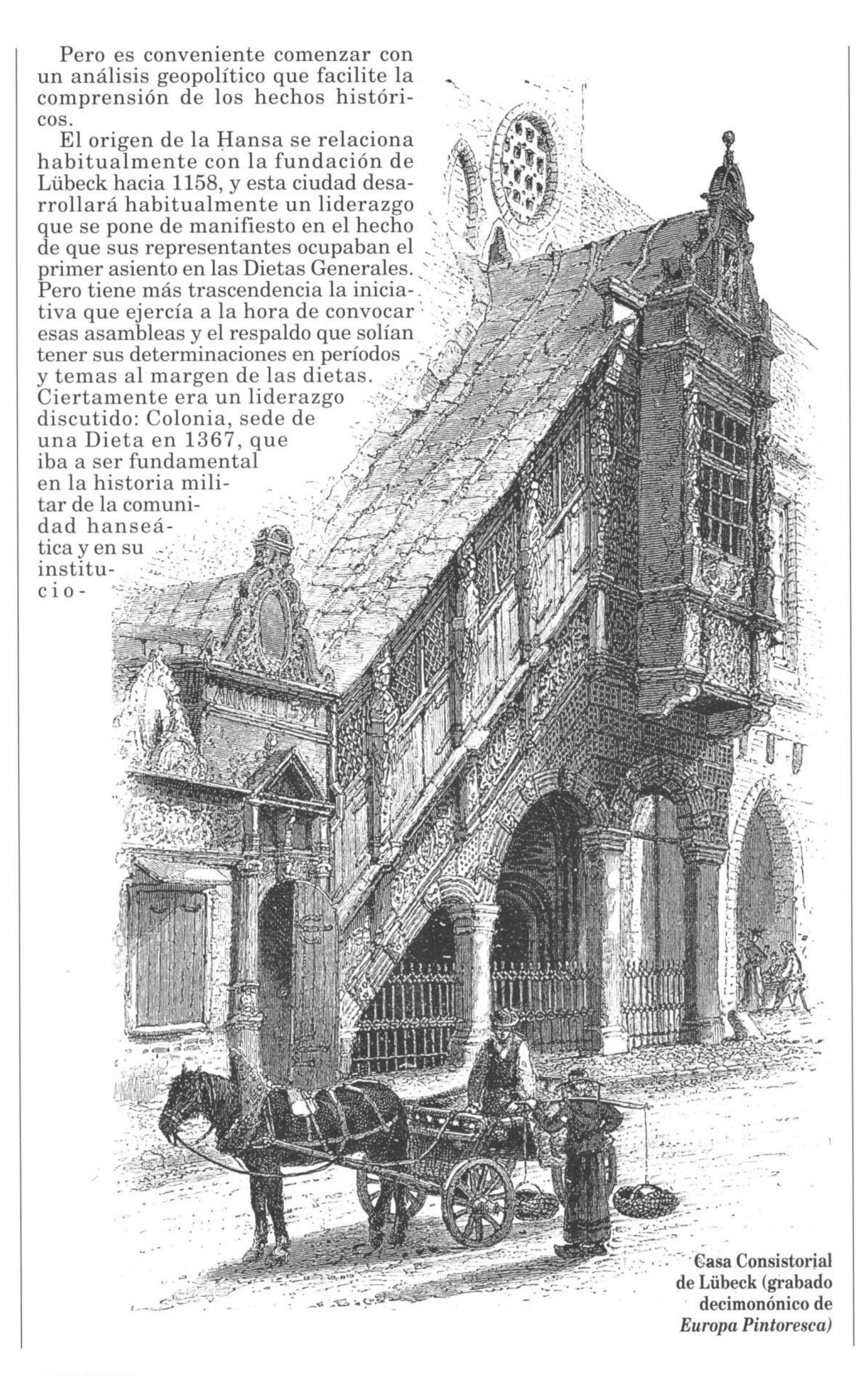
Por eso su influencia histórica sobrepasa con mucho los aspectos meramente comerciales, y va más atrás de la organización formal de la Hansa. Los habitantes de las ciudades alemanas protagonizaron una intensa colonización entre el Elba y el Oder, de Prusia y de los países eslavos. Allí se actuaba en varios frentes al mismo tiempo: se fundaban ciudades, se creaban sedes episcopales, se organizaban mercados y se extendían privilegios que atrajeran pobladores. El resultado fue una generalización de la cultura y del derecho que hizo posibles los intercambios constantes y, en último lugar, permitió la institucionalización, tardía ya, de la *comunidad hanseática.*

El mapa de la Hansa

Resulta difícil establecer el mapa de la Hansa, en primer lugar por la escasa burocratización y también por la peculiar concepción de esta entidad, que en modo alguno puede ser asimilada a un principado territorial. Además, a lo largo de una historia de casi cinco siglos, desde mediados del XII hasta mediados del XVII, evoluciona mucho, tanto en su sentido y funciones, como en la zona afectada desde el punto de vista geográfico.

Pero es conveniente comenzar con un análisis geopolítico que facilite la comprensión de los hechos históricos.

El origen de la Hansa se relaciona habitualmente con la fundación de Lübeck hacia 1158, y esta ciudad desarrollará habitualmente un liderazgo que se pone de manifiesto en el hecho de que sus representantes ocupaban el primer asiento en las Dietas Generales. Pero tiene más trascendencia la iniciativa que ejercía a la hora de convocar esas asambleas y el respaldo que solían tener sus determinaciones en períodos y temas al margen de las dietas. Ciertamente era un liderazgo discutido: Colonia, sede de una Dieta en 1367, que iba a ser fundamental en la historia militar de la comunidad hanseática y en su institucio-



Casa Consistorial de Lübeck (grabado decimonónico de *Europa Pintoresca*)

nalización, reclamaba también ese puesto honorífico. Pero se encontraba en clara desventaja por su situación excéntrica en el conjunto de las ciudades; era una de las más occidentales y meridionales, lo que encarecía el desplazamiento de embajadas y restaba agilidad a las consultas en un contexto de comunicaciones ya muy lentas. La región del Rin y las ciudades del Zuiderzee constituían de este modo el flanco occidental de la Hansa, de gran importancia por la vitalidad de sus núcleos urbanos.

Pero el centro geográfico de la comunidad hanseática se encontraba en las riberas de los grandes ríos alemanes, el Weser, el Elba, el Oder, y en las costas del Báltico. A partir de aquí las ciudades, fruto de los más recientes esfuerzos de la colonización, estaban más dispersas por las amplias regiones de Pomerania Oriental y Prusia.

Los límites orientales venían establecidos por Dorpat, junto al lago Peipus, en Livonia, mientras que por el Norte fueron ciudades hanseáticas Reval, en el golfo de Finlandia, y en Suecia, Estocolmo, entre otras.

La enorme dispersión de las ciudades miembros sólo era compensada por el trajín constante de los mercaderes, y por una organización, ya tardía, que procuraba situarlas en su entorno geográfico y político. Así a diversos efectos las ciudades vendas, encabezadas por Lübeck, tienen un carácter predominante en el conjunto, pero intervienen también otros grupos como el de las ciudades de Westfalia, con Dortmund como centro director, las sajonas, bajo la hegemonía de Brunswick, así como las prusianas o las de Livonia.

Donde mejor se refleja este sistema es en la administración de las factorías hanseáticas. Eran centros comerciales de Estados alejados y servían como escala de los mercaderes; concentraban los excedentes de la región y dispersaban por las tierras vecinas las mercancías de los hanseáticos. Las factorías fundamentales eran las de Novgorod, Bergen, Londres y Brujas. Sus mercaderes disfrutaban de grandes privilegios, entre ellos los de disponer de jueces, dirigentes y caja propia. Pues bien, para su autogobierno los mercaderes se organizaban en tercios según la procedencia, y tales tercios estaban formados fundamentalmente por agrupaciones dobles: las ciudades vendas y sajonas por una parte; las de Wesftalia y Prusia por otra y, finalmente las de Gotland y Livonia.

Estas factorías son los centros comerciales en el exterior con una colonia de mercaderes hanseáticos más numerosa y mejor organizada. Pero ciertamente el mapa de la influencia comercial de la Hansa es mucho más amplio que el de las ciudades que en algún momento fueron miembros de tal entidad. Ya apunté antes que en sus actividades comerciales llegaron a bordear la Península Ibérica. Pero no se limitaban a recorrer las rutas marítimas; también frecuentaban las vías terrestres más activas, cruzaban Europa de Norte a Sur por los corredores del Ródano, o buscaban los pasos alpinos para alcanzar Milán y Génova.

Más al Este llegaban al menos hasta Cracovia, y remontaban los ríos rusos hacia los centros comerciales del interior. Por el Norte mantenían relaciones con ciudades suecas y noruegas, con puertos ingleses al Norte de Londres y también con puertos escoceses, y llegaban a importar lana y otros productos de Islandia. La intensidad de los intercambios está claramente relacionada con la importancia de los mercados, y es inversamente proporcional a la lejanía.

En todo caso, se trata de una organización promovida por las ciudades ribereñas del Norte de Alemania, con puertos activos o situadas en una ruta comercial muy frecuentada. Y éste es el núcleo permanente de la Hansa. Las ciudades concretas que acudían a las Dietas o colaboraban en las empresas variaban mucho según las circunstancias. En último término dependían de distintas unidades políticas o pasaban por situaciones económicas que las obligaban a mantener comportamientos particulares, lo que es normal si se considera también la continuidad temporal de la organización. Según Ph. Dollinger, el autor que ha tratado de manera más sistemática este tema, existen básicamente dos problemas a la hora de establecer el mapa de ciudades de la Hansa. El primero consiste en que no se conoce una relación completa de los miembros, quizá porque no la elaboraron o porque la ocultaron intencionadamente para evitar que otros Estados controlaran a los privilegiados mercaderes.

El segundo es que se pueden utilizar criterios distintos para considerar o no a una ciudad como miembro: las de pleno derecho, con participación en Dietas y obligaciones económicas para sostener las actividades, eran relativamente pocas, unas 70. Sin embargo, gozaban de privilegios comerciales también los originarios de un gran número de ciudades, hasta unas 200, muchas de ellas consideradas anejas a otra población importante.

Por eso resulta conveniente revisar los momentos fundamentales de la Hansa, que van mucho más atrás de su institucionalización a mediados del siglo XIV.

A menudo se establecen en el estudio de la Hansa dos grandes etapas: la primera corresponde al período de organización de los comerciantes alemanes en el exterior, es la Hansa de los mercaderes, mientras que en la segunda se manifiesta ya una actuación sistemática de las ciudades como tales. La frontera entre ambas etapas se suele establecer en 1367, cuando las ciudades se confederan para hacer frente al monarca danés.

Esta es una división aceptable desde un punto de vista didáctico, pero oculta la complejidad de unos fenómenos en ocasiones poco precisos, debido a la escasa inclinación a la burocracia de sus protagonistas y a la libertad de actuación que siempre existió. Resulta indiscutible que existieron otras coaliciones anteriores a la de 1367, y que los mercaderes actuaban frecuentemente coordinados entre sí y respaldados por sus ciudades de origen.

Colonización del Este

El comienzo de todo hay que ponerlo en relación con la actividad militar y luego colonizadora que se puede remontar hasta las guerras de Carlomagno contra los sajones, una de cuyas consecuencias es la fundación del obispado de Bremen, a orillas del Weser, en el año 781. A partir de aquí, ya en el siglo XI, se inició el dominio de los países vendas y del este del Elba. Por esas fechas había mercaderes alemanes establecidos en dos puntos que luego se destacaron en la historia de la Hansa: Londres y la isla de Gotland.

Luego se constata un proceso paralelo: las ciudades del Rin conocen un fuerte crecimiento al tiempo que avanza la colonización alemana del Este. A veces incluso los mercaderes se adelantaban al control militar, penetraban hacia las tierras de los eslavos y las regiones del Báltico, y creaban establecimientos con el consentimiento de los príncipes autóctonos.

Uno de estos centros comerciales se desarrolló, al parecer, en la ciudad eslava de Lübeck, aunque luego desapareció cuando Adolfo de Holstein devastó el país. En 1143 fue refundada la ciudad ya bajo dominio alemán, y poco después comenzaría su auge basado en el hecho de que se convirtió en etapa imprescindible de las grandes rutas, además de ser patrocinadora de la fundación de nuevas ciudades en el Este.

Es un prolongado proceso de organización de tierras de la llanura noreuropea. El control militar va seguido de la concesión de privilegios comerciales y de la cristianización de los reductos indígenas. Luego se produce la emigración de miles de alemanes en grandes oleadas; participaron en ellas sajones, holandeses, flamencos y gentes de Renania y Franconia, que buscaban en los nuevos espacios la tierra que escaseaba en sus regiones de origen.



Desarrollo urbano y expansión comercial

Mientras los campesinos roturaban los nuevos campos, se establecía también la red urbana. La creación de ciudades es un fenómeno constante desde finales del siglo XII, y todas manifiestan una notable uniformidad en dos elementos definidores: la catedral y el mercado. En éste organizarán sus tiendas y prolongarán sus actividades hacia el interior, para lo cual necesitan una protección de las instituciones urbanas que, frecuentemente están dominadas también por comerciantes.

La mayoría de esos asentamientos tenía su origen en pequeñas agrupaciones de cabañas, que sólo a veces contaban con la protección de un monasterio o de los muros de una antigua ciudad romana. Eran elegidos en función de su situación en los cruces de caminos, o porque contaban con un puerto natural que facilitaba las comunicaciones. Se procuraba también que el lugar tuviera unas condiciones favorables desde el punto de vista defensivo, porque sus escasos pobladores apenas iban a ser capaces de dotarlo de un

pequeño foso y una empalizada que garantizaran su seguridad.

Allí se establecían los mercaderes, aunque no siempre de una manera continua. En muchos casos su estancia se limitaba a las épocas en que las condiciones atmosféricas permitían los desplazamientos. En lugares tan importantes para el comercio como Novgorod, el recinto comercial de los alemanes, designado como *Corral de San Pedro* —Peterhof—, estaba habitado en las estaciones propicias para el comercio: en invierno, porque se podían adquirir buenas pieles, y luego en verano. Pero en las temporadas intermedias el recinto se cerraba y sus llaves eran enviadas a las autoridades religiosas hasta que las solicitaban de nuevo los traficantes.

Sin embargo, poco a poco estos centros se iban consolidando por la llegada de nuevos habitantes y por el logro de privilegios urbanos. En este proceso se suele seguir el modelo de las ciudades mejor organizadas o con mayor presencia en cada zona, fundamentalmente Colonia y Lübeck. El caso de Colonia es anterior, y consiste básicamente en la organización de los vecinos por parroquias, aunque sobre ellas existe un organismo director formado por mercaderes y notables con funciones administrativas. Luego se formará el Consejo de la ciudad, que elaborará un derecho propio orientado sobre todo a la protección de la actividad comercial.

A veces, en la elaboración del derecho las ciudades alemanas incluyeron normas consuetudinarias de la zona o de las regiones con las que mantenían una relación más frecuente; pero lo común es que las ciudades nuevas imitaran los códigos de las más consolidadas, que contenían en todo caso disposiciones para la seguridad de los intercambios y una amplia libertad de comercio.

Por lo demás las ciudades alemanas no se limitaron a ampliar su presencia en el Este; progresivamente intensificaron sus actividades en Gotland, y muy pronto está documentada la comunidad de los mercaderes germánicos en Visby. Y también incrementaron el comercio con el Noroeste de Europa. Los contactos con Inglaterra crecieron considerablemente cuando en Londres se dieron cuenta de las posibilidades comerciales que ofrecían las tierras del Báltico.

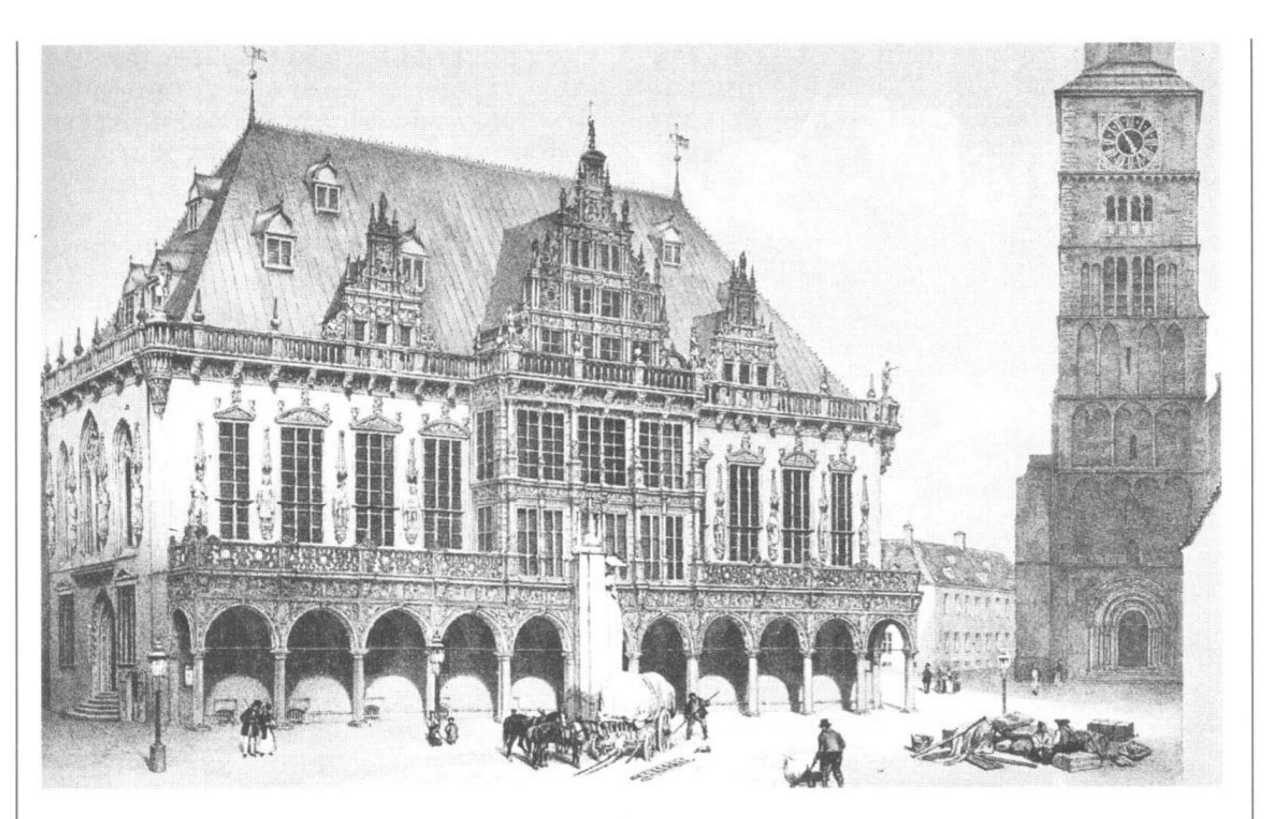
Un poco más tarde se desarrolla el comercio con Flandes, que no parece importante hasta el siglo XIII, cuando ciudades como Brujas se habían consolidado y se encontraban entre los mayores focos comerciales de Europa. Sin embargo, las ciudades alemanas y las flamencas establecieron unos lazos muy sólidos, hasta el punto de que Brujas se aprovisionará de productos alimenticios proporcionados por los hanseáticos, quienes considerarán esta ciudad como uno de los pilares de su comercio.

Mientras tanto las ciudades alemanas crecían en número, en población, en superficie y en riqueza. Según C. Haase, en Westfalia aparecieron 132 ciudades entre finales del siglo XII y mediados del XIII. En muchas de ellas, además, se iban estableciendo nuevas comunidades sobre un trazado urbano más regular —*Neustadt*—, que acabaría formando parte del antiguo núcleo. De este modo se puede estimar que, vistas en el contexto europeo, las ciudades alemanas alcanzaron una entidad muy considerable: Colonia, con una superficie amurallada de unas 400 hectáreas, es buena prueba de ello. Pero incluso ciudades mucho más periféricas, como Visby que llegó a contar con no menos de 18 iglesias, muestran también a las claras los beneficios derivados del comercio.

La protección del comercio

En permanente contacto con el peligro, los mercaderes desarrollaron hábitos y leyes que tendían a limitarlo al máximo. Entre los primeros se encuentran prácticas como la de los viajes en grupo o la elección de un jefe de cada expedición, que se internaba en los territorios lejanos del Oriente europeo.

Por la misma razón, apenas establecidos en un lugar, procuraban firmar acuerdos con el líder de la región, que garantizaran su integridad personal y la de sus propiedades. Cuando lograban una posición sólida iban mucho más allá y buscaban la concesión de auténticos privilegios que, en ocasiones, postergaban a los naturales y llegaban a significar —como dice Le Goff— *una verdadera superioridad étnica*. Esto lo ilustra el acuerdo firmado con el príncipe de Esmolensko, por el cual los alemanes tenían preferencia



Ayuntamiento de Bremen (dibujo de mediados del siglo XIX)

con relación a los rusos, cuando gente de aquella nacionalidad intentaba cobrar a un mismo acreedor o efectuar al mismo tiempo un relevo en el transporte de mercancías.

Contaban, asimismo, con la protección de los dirigentes de las ciudades de origen, que normalmente eran colegas y advertían sobre los beneficios que aportaban a la urbe sus compatriotas en el exterior. Esta protección se plasma desde mediados del siglo XIII en acuerdos interurbanos para defender las grandes rutas comerciales. En 1241 Hamburgo y Lübeck firmaron un documento para impedir la actividad de los piratas, y también para unificar la moneda y facilitar los intercambios de productos.

El movimiento se generaliza por muchas regiones, en ocasiones como simple medida política ante el vacío de poder. Tendrán trascendencia en la Hansa futura las ligas de las ciudades de Westfalia, dirigidas por Dortmund, y las de la Baja Sajonia, capitaneadas por Brunswick.

Pero aún es más importante la organización de la liga de las ciudades vendas en 1256, que estará formada por Lübeck, Wismar, Rostock y Stralsund, como miembros más significativos. Esta coalición se va a mantener de manera habitual y entrará enseguida en contacto con las restantes ligas regionales, con la intención de extender su influencia y de reforzar las medidas que se propongan.

Mientras esto sucede, en el interior los comerciantes asentados en las distintas factorías procuran definir y ampliar sus privilegios. Imbuidos de un profundo sentido corporativo van a establecer reglamentaciones, en algunos casos muy precisas, sobre su organización interna, sus relaciones con los comerciantes de otras naciones y con el poder local. El tema no es fácil, pues frecuentemente ellos mismos discrepaban, ya que no existía uniformidad de intereses o debían atender las instrucciones de ciudades distintas, cuya política era en ocasiones contradictoria. De este modo, por ejemplo, en la factoría inglesa de Londres predominaban los mercaderes de Colonia, pero las asociaciones de mercaderes en otras ciudades actuaban en contacto con las autoridades de Lübeck o de Hamburgo.

La peste y la guerra

Desde comienzos del XIV se hace patente en Europa una serie de dificultades, que manifiestan que el sistema socioeconómico está alcanzando su

techo. La guerra y la peste son las pruebas más violentas de los problemas y, a su vez, se convierten en causas de otras transformaciones profundas.

Los mercaderes de la Hansa entran muy pronto en contacto con la guerra de más incidencia en Europa en esos momentos, la de los Cien Años. Precisamente, entre las causas más inmediatas del conflicto se encuentra la disputa entablada entre ingleses y franceses por el control de Flandes donde, como sabemos, los alemanes tenían elevados intereses. Al control comercial de la zona por los ingleses respondió el monarca francés Felipe VI, con el pretexto de que las comunas habían hecho prisionero al conde Luis de Nevers; derrotó a los burgueses en la batalla de Cassel y sometió los territorios flamencos. Estos acontecimientos debieron trastornar profundamente la actividad comercial, que se vio afectada, además, debido a las medidas económicas adoptadas por Inglaterra como réplica.

De todos modos, ingleses y flamencos son aliados desde el comienzo del conflicto, en 1338, y muy pronto tienen la iniciativa, lo que hace que se mantenga la situación general sobre la zona. La guerra incluso les permite aumentar su influencia, ya que se convirtieron en prestamistas de la monarquía inglesa cuando ésta careció de liquidez.

Pero muy pronto la guerra reaparece en otro frente, y esta vez les afecta de lleno. La guerra de las ciudades de la Hansa con el monarca danés Valdemar IV está motivada por el deseo de los daneses de liberarse del control hanseático, y también por las aspiraciones de muchos señores alemanes a recuperar el control perdido sobre las ciudades. La alianza de estos señores con Valdemar es funesta para los mercaderes: les interrumpen las relaciones comerciales con Rusia y también les dificultan el comercio con Escandinavia. Luego derrotan a los alemanes en Helsinborg, y consiguen limitar seriamente los privilegios alemanes en toda la zona del Báltico, y especialmente en Dinamarca.

Ante la gravedad de la situación reforzaron la coordinación. En 1367 se reunió la Confederación de Colonia con la asistencia de 77 ciudades, que aprobaron conceder unos fondos especiales y organizar la flota para hacer frente a los daneses. Tras una serie de batallas, las ciudades confederadas logran la Paz de Stralsund. Estos son unos momentos fundamentales, ya que la Hansa aparece plenamente consolidada, disfruta del prestigio militar de su victoria, recupera parte de sus privilegios y hasta se reserva la posibilidad de intervenir en la política interna de Dinamarca.

Mientras tanto, en Occidente la guerra había transformado las condiciones de la navegación. El canal de la Mancha se fue convirtiendo en un paso inseguro y, sobre todo a finales del siglo XIV y comienzos del XV, se multiplican los ataques y los actos de piratería. Sólo la llegada al trono inglés de Enrique V logrará la pacificación de la zona, gracias a la colaboración de hanseáticos y flamencos.

De manera paralela a estos acontecimientos, se están produciendo grandes cambios en la demografía de toda Europa, que necesariamente repercutirían en las actividades de la Hansa. Se ha señalado que el 23 por 100 de los lugares existentes en 1300 habría desaparecido a finales de la Edad Media. La desertización de lugares no es homogénea, y en algunas zonas como las de Mecklenburgo y Brandeburgo, o en los montes del Weser, llega a alcanzar el 40 por 100 de los lugares. En otras regiones, por el contrario, la incidencia parece menor; así en la llanura renana no debió afectar ni al 10 por 100 de las localidades.

Hay ciertamente muchas causas de despoblamiento y, en líneas generales, se puede hablar de un incremento general de la mortalidad en coincidencia con una disminución de la natalidad.

Pero el fenómeno más llamativo, que afectó seriamente a todos los aspectos de la vida y de la conciencia de los hombres de la época fue la Peste Negra. Esta epidemia llegó hasta los confines de Europa y alcanzó las tierras de Rusia, donde está documentada en 1351-1352, y Escandinavia, donde produjo el abandono de numerosas explotaciones rurales y la caída de los precios de los productos agrícolas. Se sabe que había llegado con anterioridad a Alemania, y existen informaciones sobre su incidencia en Colonia y en las ciudades de Prusia ya en 1349, aunque parece que su presencia fue más nefasta al año siguiente.



Palacio de Justicia de Brujas, siglo XV-XVI, sobre uno de sus canales navegables

Como es habitual, resulta muy difícil cuantificar los efectos de la peste. Se conocen datos aislados geográficamente, o referidos sólo a determinados grupos sociales, que seguramente no son significativos de la incidencia global. Por lo que se refiere a las ciudades de Alemania, parece que fue especialmente dura en las del Norte como lo demuestra el caso de Bremen, donde se cuantificaron casi 8.000 muertos sobre una población que oscilaría entre 12 y 15.000 habitantes. Datos bastante alejados, correspondientes a una abadía de Salzburgo, permiten concretar que entre 1348 y 1352 cambió de titular al menos el 60 por 100 de las explotaciones, lo que constituye una buena prueba del alcance de la mortandad.

Dollinger se atreve a calcular el número de víctimas de la peste en torno a la cuarta parte del total de la población de las ciudades de la Hansa.

Todo esto ha debido provocar dificultades en la actividad comercial, en primer lugar porque muchas de las víctimas han podido ser mercaderes y ello causaría una gran desorganización en las empresas. Además, cuando llegaba la noticia de una epidemia las poblaciones se aislaban en lo posible del exterior para eliminar el riesgo de contagio; el mercader mismo evitaría las ciudades afectadas.

La consecuencia natural es la paralización de los intercambios comerciales, porque se transforman las condiciones económicas desde el origen: las explotaciones agrarias quedan abandonadas o reducen su actividad; se producen movimientos de población de las zonas montañosas o con tierras de peor calidad hacia las zonas más bajas o más fertiles; se alteran por tanto los circuitos de aprovisionamiento y de distribución. Y, según se sabe, esta peste tuvo varias reapariciones en la segunda mitad del siglo y comienzos del XV.



Lo que parece fuera de duda es que las ciudades comerciales no se vieron libres de todas estas alteraciones, que mostraban la necesidad de transformar las estructuras anteriores. Ellas, por lo pronto, habían aprendido a establecer una política común y relegar de algún modo los particularismos, para hacer frente a las necesidades más urgentes.

La Liga de las Ciudades

La Confederación de Colonia de 1367 tendrá continuidad en otra serie de reuniones, unas cuarenta en los años restantes del siglo XIV y algunas menos durante todo el XV. La mayor parte de ellas se celebró en Lübeck, pero en otras ocasiones fueron convocadas en Hamburgo, Bremen y otras pocas ciudades más. Es la época de mayor actividad política y militar; las ciudades toman decisiones a título particular, que luego sus delegados defenderán en las Dietas Generales. Todo esto genera una multiplicación de referencias en las fuentes, y hace suponer que estamos en el período más brillante de la Hansa.

Sin embargo, algunos autores opinan que lo que realmente significa es que ha finalizado ya la época de la expansión, al menos por las tierras orientales, y que es necesario buscar nuevas vías. También evidencian que se están multiplicando los conflictos, y que cada vez es necesario mantener unos contactos más firmes tanto dentro del bloque como hacia el exterior.

En el núcleo comercial flamenco, las pruebas de fuerza con los dirigentes locales, que tendían a reducir los privilegios de los alemanes, eran frecuentes. Entre 1388 y 1392 estos últimos decretaron un bloqueo comercial y trasladaron su agencia comercial a Dordrecht, lo que causó grandes perjuicios a Brujas. Como consecuencia tuvieron que



**Izquierda, burgués alemán del siglo XVI (dibujo de Niklaus).
Arriba, batalla entre caballeros teutones y lituanos (grabado del siglo XIX, Mansell Collection)**

renovar los privilegios de los hanseáticos, que salieron fortalecidos de esta nueva querella.

Mientras tanto, en Oriente las cosas comenzaban a cambiar. La Hansa había mantenido normalmente unas relaciones muy positivas con la Orden Teutónica: los mercaderes habían avanzado al ritmo de los caballeros que conquistaban los territorios de Polonia, Estonia y Lituania, y habían multiplicado su actividad en la zona. El gran maestre de los caballeros era miembro de la Hansa y, por su condición de único príncipe dentro de la institución, tenía una consideración especial. Sin embargo, a finales del siglo XIV la unión de polacos y lituanos logrará poner fin a esta expansión. Los caballeros fueron derrotados en la batalla de Tannenberg en 1410 y luego en 1466, en la Segunda Paz de Thorn, verían limitados sus dominios e influencia en la zona.

Al Norte hay que poner en relación necesariamente a la Hansa con Dinamarca donde, según apuntamos, había logrado una gran influencia. Aquí se va a producir un fenómeno político de trascendencia, con la unión de Suecia, Noruega y la Corona danesa, dando lugar a lo que se denomina *Unión de Kalmar,* a la que en modo alguno podían permanecer ajenos los hanseáticos, dados sus intereses en los territorios de Escandinavia. Apenas estallaron las primeras divergencias dentro de la Unión, ya estaban los barcos hanseáticos bloqueando la costa de Suecia. Varias décadas más tarde colaboraron con el monarca noruego contra los suecos, que habían optado por otro monarca. Poco a poco, sobre todo desde comienzos del siglo XVI, es evidente un movimiento generalizado de oposición al monopolio de la Hansa en toda Escandinavia.

Pero dada la amplitud del espacio en que desarrollan su actividad, los fracasos se compensan frecuentemente con otros acuerdos favorables. Así sucede con Inglaterra, donde la Hansa mantuvo una guerra de cuatro años a partir de 1470. Gracias al bloqueo de las mercancías, y a la utilización política de los enfrentamientos internos de los ingleses en la guerra de las Dos Rosas, pudieron los hanseáticos renovar sus privilegios, recuperar el control sobre los establecimientos comerciales de Londres, Boston y Lynn, y hasta fueron indemnizados por las pérdidas sufridas.

En esta última guerra se manifiesta uno de los riesgos permanentes de la Hansa: la actuación independiente de alguno de sus miembros, e incluso la ruptura de la política común. Ahora fue Colonia a la que actuó al margen del grupo. Pero es un peligro constante, ya sea por la existencia de intereses divergentes o por las presiones de personas o grupos influyentes en las ciudades. La intromisión de los príncipes alemanes, con unos puntos de vista alejados de los de los mercaderes, es otro factor que provoca inseguridad en la alianza.

Crisis de la Hansa

Por las propias características de la organización, tan flexible y poco definida, resulta difícil señalar cuándo comenzó su crisis. Con todo parece fundamental el interés por la actividad comercial de los países donde los comerciantes alemanes habían logrado el monopolio, lo que les creó enfrentamientos constantes con su población y sus poderes públicos. De modo que el declive hanseático va paralelo al auge de la actividad comercial de los ingleses y de los holandeses, sobre todo, y también de los propios vecinos nórdicos.

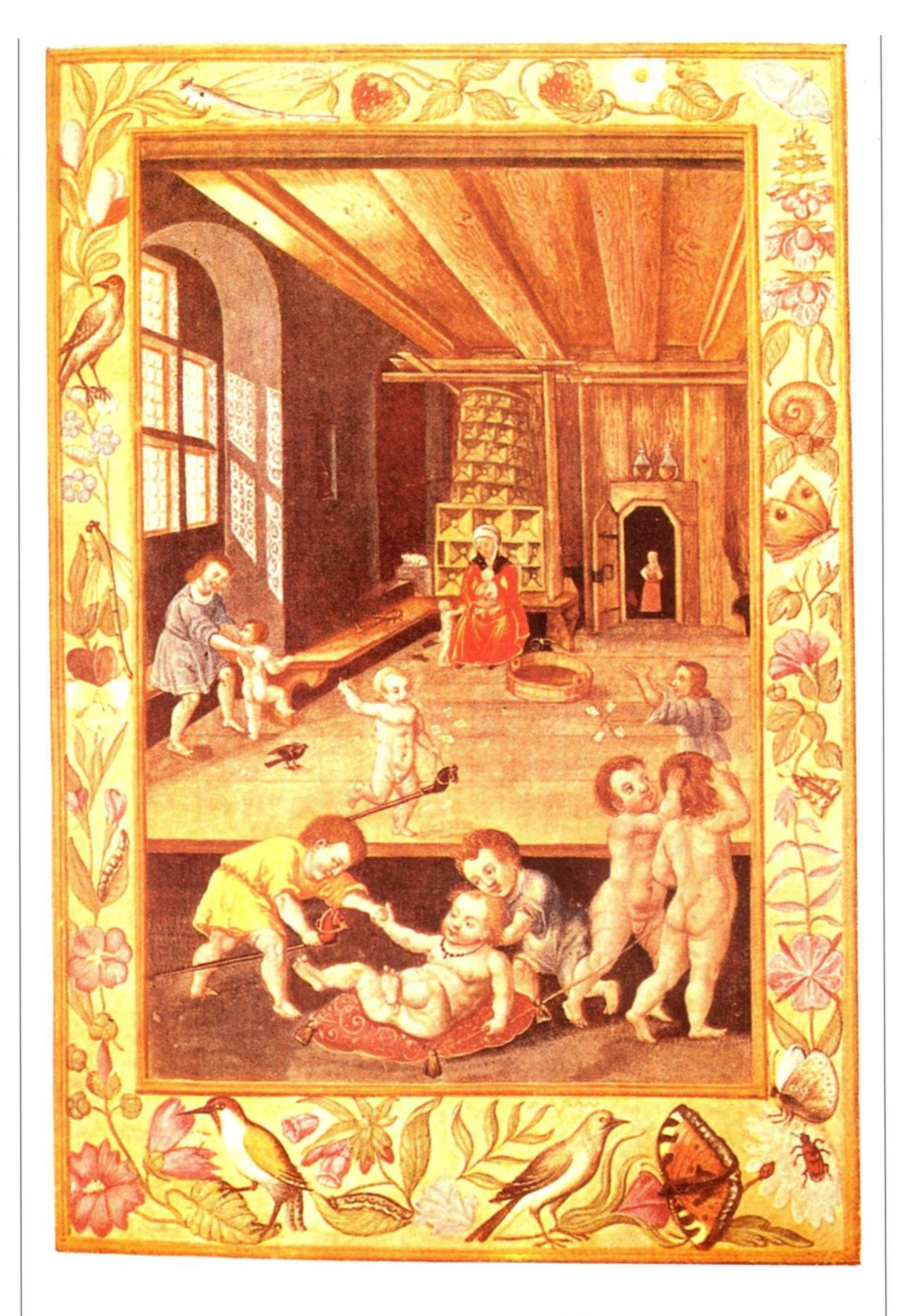
Se ha discutido sobre la influencia que la Hansa ha podido ejercer sobre la apertura de las nuevas rutas comerciales con Africa occidental y con América desde finales del siglo XV. Se trata de itinerarios alejados y que por eso no entrañaban un riesgo de competencia; desde otro punto de vista podían aportar productos nuevos que ellos se encargarían de extender por su zona de influencia, y dinamizar así sus actividades. Lo cierto es que cuando ese fenómeno se produce las ciudades del Norte de Alemania juegan un papel secundario, y desde las primeras décadas del siglo XVI aparecen ya superadas por los holandeses y hasta por los alemanes del Sur, que han organizado empresas más acordes con las necesidades modernas.

Es muy probable que el sistema político y militar de las ciudades de la Hansa tampoco fuera adecuado a las nuevas circunstancias. Se había impuesto en un mundo de pequeños señores feudales, con fuerza local pero indefensos ante las medidas de presión de la organización de traficantes. Al otro extremo, el Imperio carecía de eficacia y se veía frecuentemente mezclado en grandes empresas, mientras desconocía los problemas más reales que los mercaderes dominaban con soltura. Pero también las estructuras políticas han cambiado profundamente a lo largo de los siglos, y se han fortalecido las grandes monarquías. Ahora los Estados ya no se sustentan de las viejas rentas feudales, anquilosadas y dispersas. Por el contrario, han centralizado, diversificando y modernizado su fiscalidad; la Hacienda es cada vez más potente, y puede mantener ejércitos eficaces durante un largo período. Esto contrasta con el poder siempre limitado e inseguro de ciudades que tienen políticas divergentes, aliados exteriores que en ocasiones son incompatibles entre sí y presiones internas de distinto signo.

También se ha discutido la incidencia de las querellas religiosas en el período de difusión del protestantismo. Sin duda es un elemento más que viene a complicar la situación, puesto que introduce otro factor de división interna y altera o, al menos, hace inestable el marco de alianzas. Se sabe que la Reforma produjo una gran ebullición social y, aunque los movimientos de los campesinos parecen más violentos, fueron muchos los trabajadores artesanos que pensaron que había llegado el momento de establecer la comunidad de bienes. En otros lugares, los mercaderes y miembros de la pequeña y media burguesía consideraron que era la mejor oportunidad de desplazar al patriciado de la dirección de los consejos ciudadanos.

Lo cierto es que con todas esas incidencias, el poder de la Hansa tiene cada vez menos relevancia si se toma como baremo el número de ciudades que la forman, pues muchas se descuelgan de la organización, y también por su peso relativo en el contexto de Europa.

Sin embargo, va a perdurar hasta avanzado el siglo XVII, cuando se celebró la última asamblea, a la que por cierto ya sólo asistieron nueve ciudades. Esta tuvo lugar en Lübeck en 1669, y estuvieron representadas en ella, además de la ciudad anfitriona, las de Hamburgo, Bremen, Danzig, Rostock, Brunswick, Hildesheim, Osnabruck y Colonia.



Interior de la casa de un acomodado comerciante alemán (manuscrito del siglo XVI, Museo de Nuremberg)

Y aún se puede atribuir a la Hansa una historia más larga, pues las ciudades mantuvieron una constante relación entre ellas, y conservaron factorías comerciales en el exterior hasta mediados del siglo pasado. En cierto sentido, durante los siglos finales se volvió a la primitiva situación: desapareció la coordinación o sólo existió de manera accidental, y limitaron sus aspiraciones a mantener las relaciones comerciales. Como desde 1629 las ciudades habían delegado la responsabilidad de la seguridad común en Lübeck, Hamburgo y Bremen, y no existió una periodicidad en la convocatoria de las Dietas, pocos debieron tener una conciencia clara de la desaparición de la organización. Se podía tratar simplemente de una largo período de inactividad.

Pero es claro que entre los siglos XVII y XIX su incidencia tiene un alcance geográfico y social muy inferior a los de los siglos en que llevaba la iniciativa de la colonización de enormes territorios, y sus comerciantes estaban a la cabeza de las empresas más dinámicas de toda Europa.

El caso de la Hansa en su último período es un ejemplo de una institución fuera de su contexto histórico. Ningún gran acontecimiento acabó con ella; simplemente, la dinámica social y económica fue desplazándola a la zona de los entes inútiles, y allí se fue consumiendo.

Organización interna

Hay dos rasgos en la historia de la Hansa aparentemente contradictorios y que llaman poderosamente la atención: la escasez de elementos burocráticos, de cargos y funcionarios, por una parte, y la duración plurisecular de la institución, a pesar de contar con muy pocos instrumentos de gobierno, por otra.

La continuidad se explica sobre todo por unos objetivos comunes a los dirigentes políticos de las ciudades. La protección y el incremento de las actividades comerciales es una constante, en la que se sienten involucradas no sólo las grandes familias de mercaderes sino también las asociaciones de artesanos, que ven en los mercados exteriores la garantía de su prosperidad.

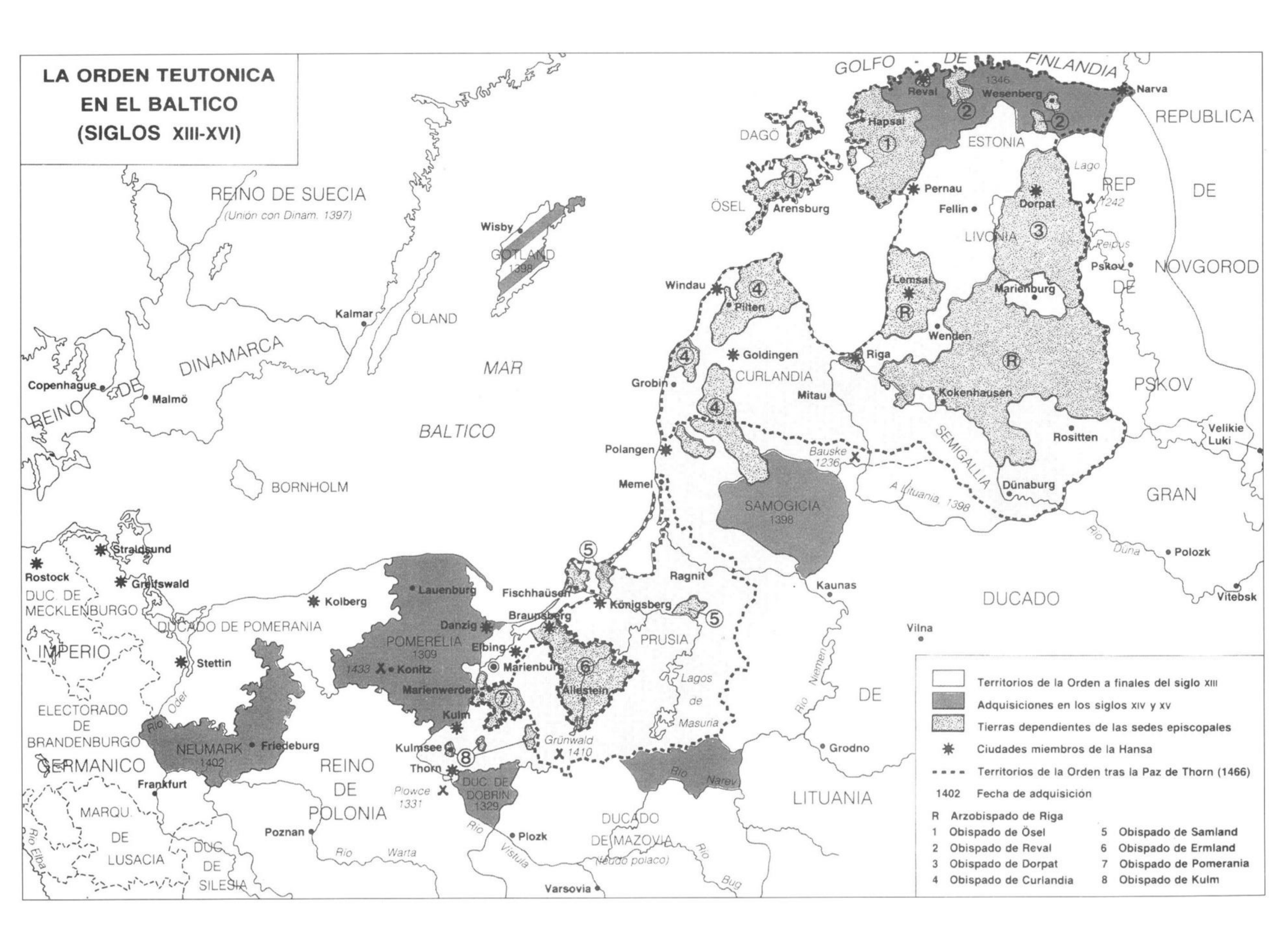
En cuanto a la carencia de funcionarios específicos de la Hansa, es algo relativamente común en la tradición germánica de organización política. El mismo Imperio Romano-Germánico, el más alto sistema de poder en Europa, actuaba con tal penuria de servicios administrativos que muchas funciones las desempeñaban los servicios privados del emperador.

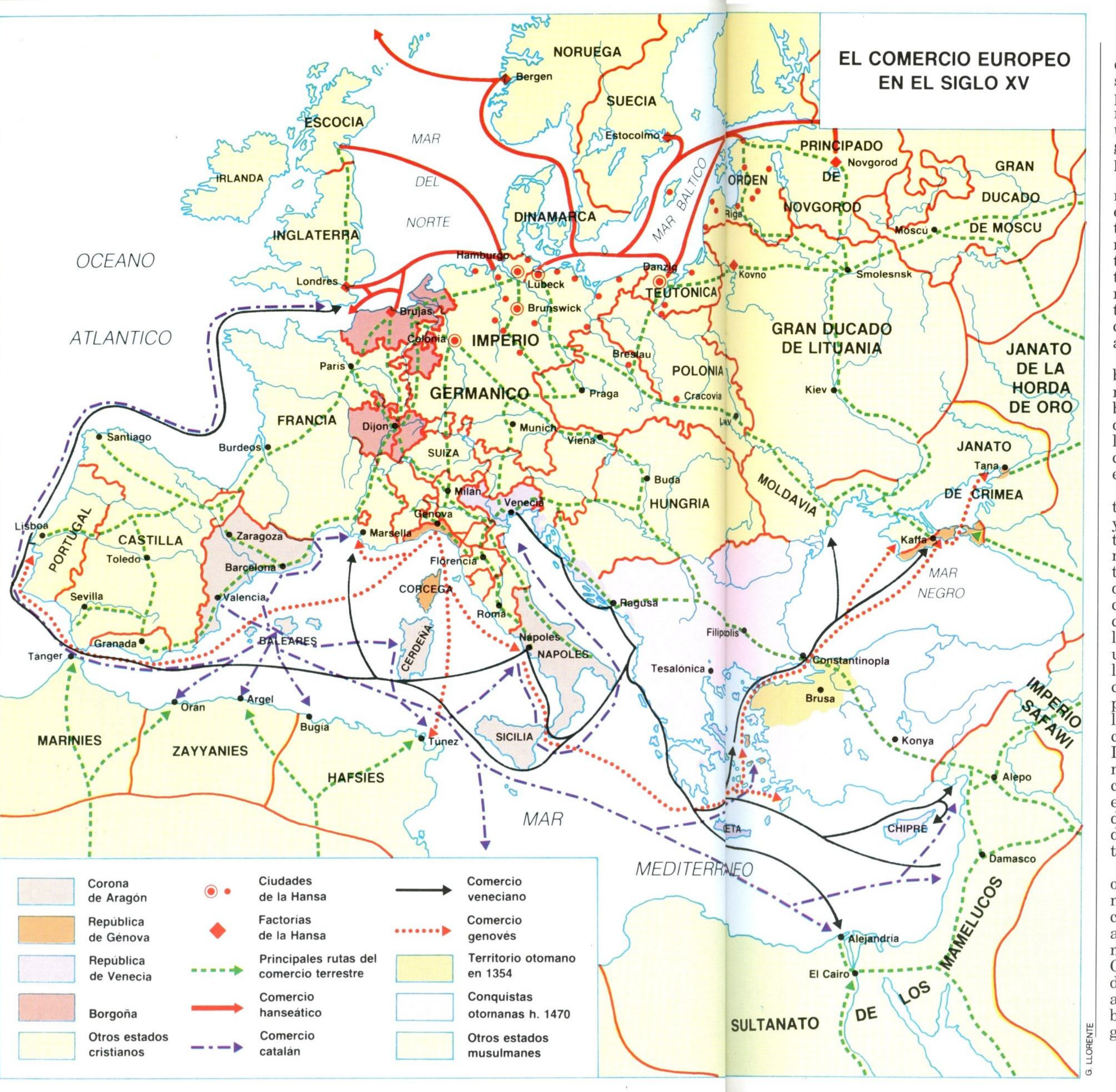
La organización formal de la Hansa se debe, tanto a las presiones militares apuntadas anteriormente, como a la necesidad de actuar conjuntamente en las grandes factorías donde vivían mercaderes procedentes de distintas ciudades alemanas que, como sucedía también a los de otra naturaleza, formaban parte de una única *nación.* La aprobación de sus estatutos requería la conformidad de sus respectivas ciudades que, de este modo, tenían que mantener una política común. Y no se trataba solamente de articular su funcionamiento interno, dotarse de nuevas leyes o elegir sus autoridades, sino también de recabar el auxilio de las ciudades implicadas, ante los intentos autóctonos de restricción de privilegios.

En el exterior, el primer problema era determinar quiénes podían formar parte de la *comunidad de mercaderes germánicos,* y en este sentido los criterios no siempre fueron uniformes. En principio parece suficiente proceder de una ciudad del Norte de Alemania o del Báltico, o incluso de Suecia. Más tarde es necesario contar con la aprobación de las autoridades de la factoría, o con la aceptación por parte de sus miembros. A medida que pasa el tiempo, los requisitos se incrementan y desde mediados del siglo XV se exige expresamente haber nacido en una ciudad asociada a la Hansa.

Pero ya hemos apuntado que este tema tampoco es preciso, y que el número de ciudades pertenecientes a la organización no es estable. Las causas de los cambios son muy diversas, pero suelen hallarse en relación con los intereses económicos de cada momento. Por eso sucede que en los comienzos, a la Confederación de Colonia de 1367 acudieron ciudades del Zuiderzee y de Holanda que no eran miembros de la Hansa. Luego, varias ciudades se adhirieron argumentando que sus mercaderes formaban parte de las actividades comunes de las factorías.

LA ORDEN TEUTONICA EN EL BALTICO (SIGLOS XIII-XVI)





Por el contrario, también se daban casos de abandonos y hasta de expulsiones, cuando no coincidía la política particular de una ciudad con los intereses generales, o a causa de revueltas urbanas que privaban del poder a los grupos sociales que ostentaban la representación ante la Liga.

A semejanza del Imperio, el organismo superior de las decisiones comunes era la Dieta general, cuyas juntas no tenían una periodicidad fija, y se reunían fundamentalmente cuando existían problemas graves. Incluso en estas circunstancias, en ocasiones no se realizaba una consulta general y se actuaba según las directrices de Lübeck, convertida en líder de las ciudades asociadas.

Por lo demás, este liderazgo facilitaba considerablemente el funcionamiento de la Hansa, ya que se obviaban las grandes dificultades derivadas de unas comunicaciones lentas y difíciles, y también reducía los gastos que convocatorias más frecuentes habrían elevado en exceso.

Las Dietas Generales tenían habitualmente una finalidad recaudatoria ya que en ellas se aprobaba la cuantía destinada a las empresas comunes, normalmente militares, pero también a embajadas y a las actividades de coordinación de la política comercial que se reveló tan eficaz como la de las armas. Normalmente, la actuación fiscal se concretaba en una tasa sobre las mercancías y sobre los navíos que intervenían en el comercio, de manera que eran los propios favorecidos por las medidas los que hacían frente a los gastos causados por su actividad. En las Dietas se acordaba, asimismo, el número de barcos de guerra y de combatientes que debían participar en cada empresa y su reparto por ciudades. Este se establecía en función de la potencia económica de los distintos miembros de la comunidad.

Los acuerdos, evidentemente, no se obtenían con facilidad y se producían numerosos casos de abandono o de incomparecencia. Los delegados acudían a las Dietas con unas instrucciones muy precisas y con poderes limitados. Cuando se discutía un tema que excedía a su competencia solicitaban el aplazamiento del acuerdo, hasta recibir la aprobación de su ciudad de origen. Todo esto retrasaba enormemente

la toma de decisiones, encarecía el procedimiento y creaba numerosos enfrentamientos internos. Pero no cabe duda de que contribuyó a perfeccionar los mecanismos de participación, y a reforzar la solidaridad en las decisiones. Es importante subrayar las menciones que aparecen en la toma de acuerdos por mayoría, y al carácter vinculante que las decisiones tenían para los restantes miembros.

El grave problema de las comunicaciones se resolvió en ocasiones mediante la convocatoria de Dietas regionales. En ellas era más fácil conseguir acuerdos, ya que los intereses eran mucho más homogéneos y se lograba la agilidad de la que carecían las grandes reuniones. Las asambleas regionales se planeaban también como paso previo a las Dietas generales; se pretendía llevar unos acuerdos concretos que facilitaran las reuniones. Así se reforzaba el espíritu de la Hansa, pues en las convocatorias generales se producía a veces un fuerte absentismo, y los acuerdos resultaban mucho más forzados que en estas pequeñas asambleas.

Como consecuencia de la escasa burocratización apenas hay funcionarios hanseáticos. Así, por ejemplo, los acuerdos de paz suelen estar firmados por los *ancianos* y por los jurados de cada factoría donde surge el problema, y no son raros los acuerdos privados entre patrones de embarcaciones. Estos tienen como autoridad más próxima a ellos a los burgomaestres y consejeros de las ciudades de origen.

Con el transcurso del tiempo los acuerdos se multiplicaron, decisiones tomadas puntualmente quedaron transformadas en leyes por la costumbre y fue necesario crear y organizar un *corpus* jurídico. Para ello se dotó el cargo de *síndico de la Hansa,* que se encargaba preferentemente de asesorar a los consejeros y representantes de las ciudades en los aspectos más técnicos.

Medidas de presión

De cara al exterior, la fortaleza de la Hansa se manifiesta en intervenciones cuando peligran los privilegios habituales de los mercaderes. La respuesta en estas circunstancias suele ser en principio diplomática, para pasar luego, si ésta se revela ineficaz, al bloqueo comercial, y en último término, a la fuerza militar.

Desde los primeros momentos, los mercaderes mantienen por lo común buenas relaciones con los príncipes y señores de los distintos territorios donde se establecen; quizá fueran sus proveedores y siempre eran recibidos con benevolencia, porque estimulaban el asentamiento de pobladores, el bien más apreciado en zonas señoriales, sobre todo cuando eran de nueva colonización. Por eso presentaban con facilitad sus quejas, relativas al cobro de peajes, a las limitaciones de desplazamiento o a la imposición de nuevas tasas.

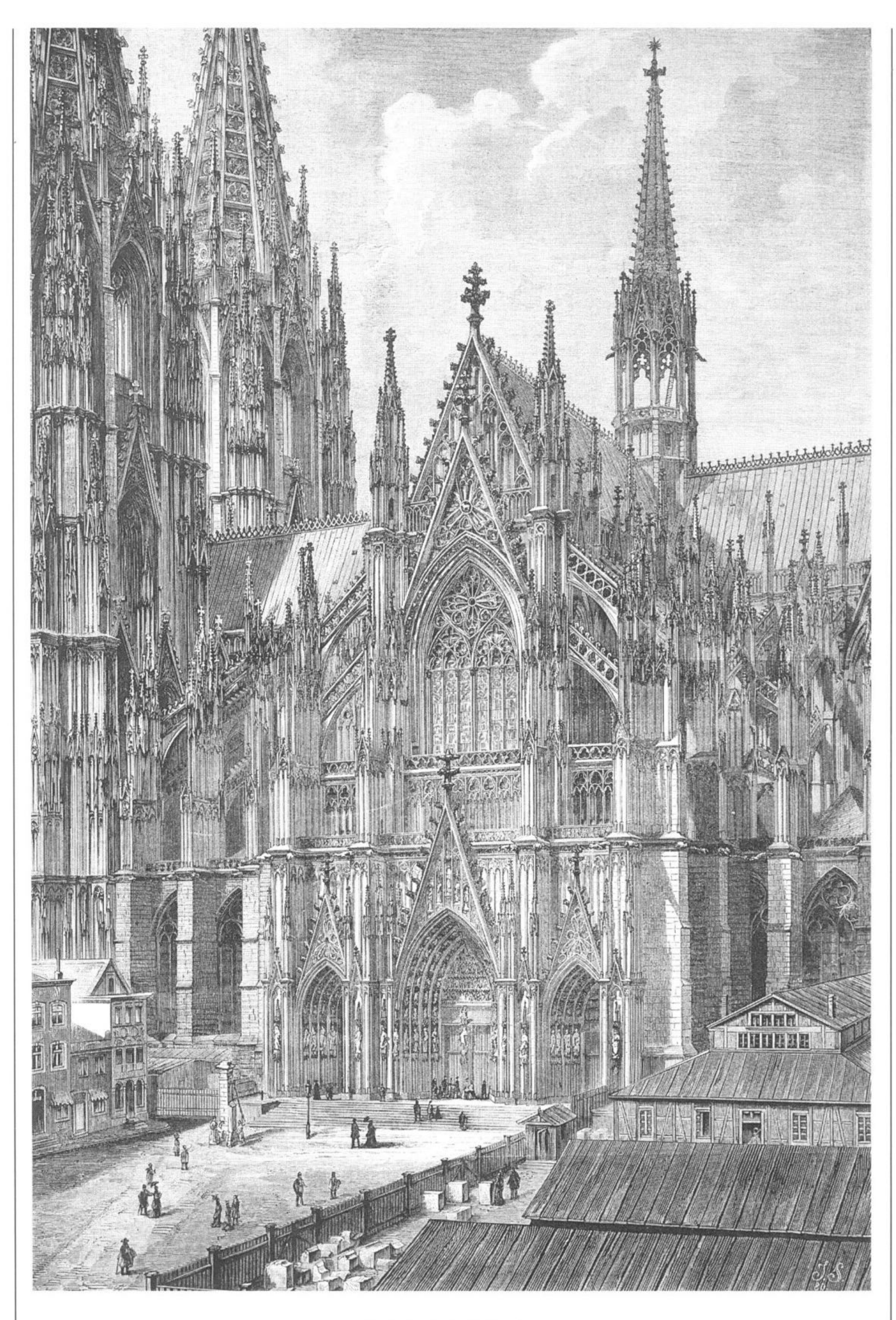
Cuando parecía imposible avanzar por la vía diplomática en la solución del conflicto, los mercaderes hanseáticos no dudaban en adoptar medidas de fuerza. Los mercaderes siempre fueron muy rígidos en este sentido; llegada la ocasión de interrumpir el comercio con alguna ciudad o región, procuraban primero el asentimiento de todas las ciudades que intervenían allí. Pero, una vez tomada la decisión de cortar las relaciones comerciales, no dudaban en amenazar con la pena de muerte a todos los que ignoraran la orden.

La aplicación del bloqueo resultó una medida temible en algunas circunstancias: la interrupción de suministros a Noruega, que se abastecía por la Hansa de cereales y otros productos de consumo habitual, provocó grandes hambres, y obligó en 1294 a la firma de unos acuerdos que ampliaban todavía más los privilegios anteriores.

Idéntico éxito tuvieron los traslados de la factoría de Brujas a Ardenburg y a Dordrecht. Antes de realizarlos, los alemanes se habían asegurado las correspondientes franquicias en la nueva sede comercial, y contaban con el visto bueno de los diversos grupos de mercaderes que actuaban en la ciudad.

Intervenciones militares

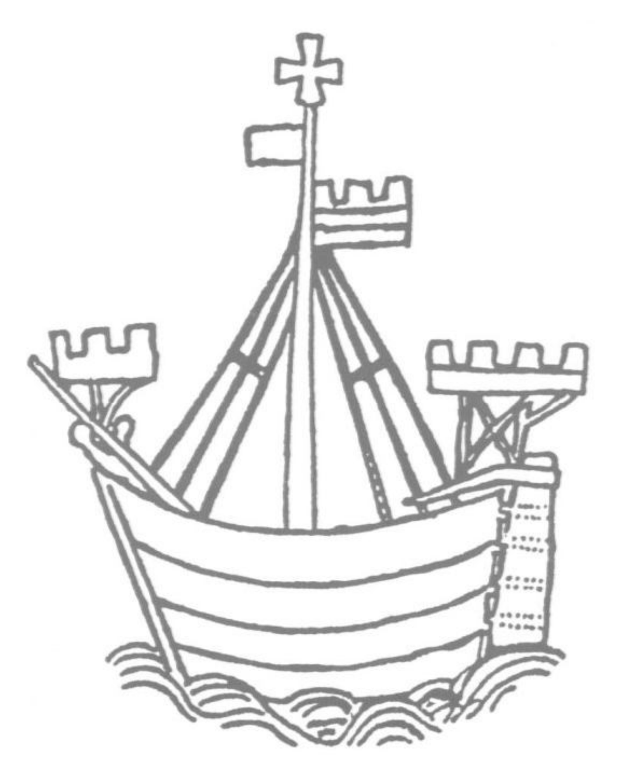
Tras la organización de las ciudades alemanas a mediados del siglo XIV, se siguen manteniendo estas mismas medidas de presión y, además, se acude cuando parece imprescindible a la fuerza de las armas. Precisamente, una de las funciones de la Dieta Gene-



**Catedral de Colonia
(grabado del siglo XIX,
La Ilustración Artística)**

ral es, como ya hemos comentado, la declaración de la guerra y la organización de las fuerzas militares.

De este modo conocemos los preparativos para la guerra a través de las actas de las Dietas. Un ejemplo nos lo proporciona la Liga de Colonia, tan positiva para los intereses de la Hansa. La armada se organizó en esta ocasión tomando como base la flota de las ciudades vendas y de Livonia, que proporcionaron 10 cocas con 100 hombres de armas cada una. Las ciudades prusianas aportaban otras 5 cocas con idéntica tripulación; en ambos casos, los grandes navíos iban acompañados de embarcaciones más pequeñas que transportaban armamento. Por otro lado, las ciudades del Zuiderzee, de Holanda y de Zelanda se encargaban de reclutar todas las cocas y combatientes disponibles para hacer frente a los monarcas de Dinamarca y de Noruega. Ambas escuadras se dirigieron hacia el Sund entre el domingo de Ramos y el de Pascua, con severas instrucciones que obligaban a respetar las órdenes de los capitanes, impedían abandonar el lugar antes de recibir la orden correspondiente y castigaban la rendición con la exclusión de la Liga durante 10 años y la prohibición de toda actividad comercial.



En tales condiciones, la expedición recorrió las costas danesas, donde asoló el puerto de Copenhague, y luego se dirigió a las de Noruega con las mismas pretensiones.

Tanto en esta guerra como en las que se seguirán, parece evidente que la Hansa disponía de una escuadra muy poderosa, que si en algún momento fue derrotada se debió fundamentalmente a sus propios errores. Pero también era claro que su fortaleza residía exclusivamente en el ámbito naval, de manera que para las empresas terrestres necesitaba buscar aliados.

En esta guerra contra los daneses le proporcionó ayuda el conde de Holstein, y en otros momentos la tendrá que buscar en el rey de Suecia o en la Orden Teutónica, porque en el único medio donde los mercaderes del Norte de Alemania se sentían seguros era en el mar y en sus grandes navíos.

Ciertamente, tampoco utilizaron la guerra de modo habitual como medida de presión ni como procedimiento de obtención de botín, e incluso en los momentos de mayor fortaleza procuraron evitarla. En 1369 se apresuraron a interrumpir las operaciones militares a solicitud de los daneses, cuando estaba comprobado que gozaban de todas las ventajas.

La tendencia expansiva de la Hansa era exclusivamente de tipo comercial y, al menos hasta finales del siglo XIV, se mostraba perfectamente compatible y se desarrollaba con bastante normalidad por todos los Estados próximos. Sólo las ciudades hanseáticas y las de Flandes mantenían una política comercial clara mientras los príncipes y señores que acogían a los mercaderes se sentían beneficiados con el paso de la corriente comercial por sus dominios.

El avance del proteccionismo frente a la Hansa

De este modo, mientras los diversos señores dispersaban su fuerza y sus preocupaciones en numerosas querellas internas y en pleitos con los vecinos, los mercaderes se establecían con más fuerza en sus Estados. Incluso aprovechaban las escaramuzas para vender su apoyo al contendiente mejor situado, y cobrarse luego el favor en forma de nuevos privilegios.



Izquierda, sello de la ciudad de Danzig, siglo XIII. Arriba, casas burguesas de Hamburgo

Al tiempo, las ciudades de la Hansa se desentendían de todo lo que las distrajera de la actividad que justificaba su existencia como centros autónomos desde el punto de vista político. En Dinamarca apenas ejercían el control político, a pesar de tenerlo reservado por los Acuerdos de Stralsund. También se desentendían de las reclamaciones de sus aliados, que intentaban facilitar el trabajo de los traficantes propios. Así dieron largas a las peticiones de la Orden Teutónica, que durante 18 años solicitó establecer relaciones comerciales marítimas con Novgorod, pues los desplazamientos por tierra eran mucho más penosos. Pero ni la influencia del gran maestre logró la autorización, hasta que los caballeros obtuvieron en Lituania privilegios que reducían su interés por la factoría rusa.

El fortalecimiento y la iniciativa de los mercaderes oriundos del Norte de Alemania se mantuvo hasta las últimas décadas del siglo XIV, en que se puede advertir un profundo cambio de la situación. A partir de estos momentos se generaliza una respuesta, tímida al principio, luego más firme, de los diversos Estados.

Está demostrado el hecho, tras haber estudiado la política económica desarrollada por los países del Báltico en la Edad Media, de que la extensión del proteccionismo vino provocada por una doble causa: la emergencia de un grupo social de burgueses interesados por las actividades mercantiles por una parte, y la conciencia de la importancia fiscal que tenía para la monarquía el cobro de impuestos sobre la movilidad de los productos, por otra.

Donde más claras son las nuevas posiciones es en Noruega, que contó siempre con una aristocracia marinera que propugnaba una política económica independiente. Por eso, incluso en los momentos de mayor presión hanseática, había prohibido a los mercaderes alemanes navegar al norte de Bergen y constituir gremios. Luego aparecen nuevas disposiciones que limitan el período de comercio de los extranjeros, y también obligan a mantenerlo con mercaderes suecos.

Medidas parecidas fueron impuestas en Suecia, sobre todo las referidas a privar del comercio minorista a los extranjeros, y a reducir su actividad al marco estricto de las ciudades. Esta última norma fue aprobada algunas

décadas más tarde en Dinamarca, y confirmada en 1422.

Por esas mismas fechas. Dinamarca toma una decisión que, a la larga, resultaría muy perjudicial para los intereses de la Hansa. Solicitó la presencia de mercaderes holandeses e ingleses que iban a romper el monopolio comercial de los alemanes. Algo después, en 1490, el rey danés estableció tratados comerciales con Inglaterra, Holanda y hasta con el zar de Rusia.

No se puede decir que se tratara de un proceso uniforme y constante. Por el contrario, sufrió grandes altibajos por los cambios internos y por las presiones de la Hansa, pues algunas de sus actividades de importación de alimentos resultaban decisivas para la supervivencia de la población autóctona. Pero, en líneas generales, resulta evidente que los Estados fueron diseñando una política económica, con preocupaciones tales como reducir importaciones de productos de lujo y controlar la exportación de bienes de consumo escasos. Se reflexiona, asimismo, sobre la reserva para uso interno del oro y de la plata, y se refuerzan las medidas aduaneras para conseguir mayores ingresos de este último metal.

De manera que no es que se interrumpan los intercambios comerciales, sino que los hombres de la Hansa se ven desplazados por una exigencia de mayor participación, mantenida por los mercaderes autóctonos y de otras nacionalidades.

Las grandes rutas de productos enlazan los focos donde se almacenan excedentes y las regiones que se manifiestan deficitarias. Nuestra tarea inmediata consistirá en localizar unos y otros, para trazar los grandes rasgos del comercio del Norte de Europa.

El comercio de los alemanes ha sido calificado como *de productos naturales,* lo que quiere decir que se ha centrado en el intercambio de materias primas. Por tanto depende directamente de las condiciones físicas, del suelo, de la fauna y hasta de la botánica de cada región. Pero no se debe olvidar con esto que también entran en contacto con los grandes centros artesanales, que mueven productos muy elaborados y que tienen una amplia clientela para ellos.

Para los habitantes de Occidente lo más llamativo ha debido ser la iniciativa en la importación de los productos de las lejanas Rusia, Escandinavia y Prusia. De la primera, en concreto, destaca su actividad en el intercambio de pieles, pero no olvidaron otros productos, como la miel, la cera, la pez y el alquitrán. Todo este comercio conoció ciertas oscilaciones, pero debió mantenerse siempre a un elevado nivel. Los alemanes que intervienen en Rusia lo hacen normalmente como mayoristas, pues el desarrollo de su profesión impide la competencia de los oriundos del país. Tienen prácticamente reservado para sí el gran comercio. En el siglo XV se les prohíbe comprar al por menor en Rusia y Lituania, y en Novgorod se les impone un tope anual de 1.000 marcos, todo lo cual se interpreta como simples medidas defensivas, para permitir la participación de los comerciantes locales. Centrados en la exportación de pieles de animales salvajes, no olvidan sin embargo otros productos como la miel o la cera.

La actividad comercial con Escandinavia tiene unas características semejantes. También compran grandes cantidades de pieles de foca, de oso, de ciervo, de cabra, de zorro, de castor, así como madera para la construcción, pescado seco y arenque salado. El volumen adquirido por la industria de salazón llegó a tales niveles en Escandinavia que sólo las factorías de Escania, en la costa Sur de Suecia, superaron hacia 1537 las 90.000 toneladas de pescado. El comercio minorista estuvo prohibido en Bergen desde 1276, y del estudio de los datos de traficantes identificados en Estocolmo se deduce que todos, salvo uno, movían elevadas cantidades de productos.

Las pieles conseguidas en Rusia y Escandinavia, de gran calidad y escasas en el resto de Europa, tenían consideración de objetos de lujo, y sus propietarios las exhibían como signo de riqueza. La amplia demanda de tales objetos consolidó el prestigio de los comerciantes hanseáticos.

El comercio con Inglaterra se centraba en la importación de algunos de estos productos nórdicos —sobre todo de pieles y cera— y cereales de Prusia. Suministraban asimismo vino de las regiones del Rin. Como contrapartida, exportaban productos elaborados, como la lana y los metales; la industria textil inglesa se había consolidado a lo largo de la Edad Media y fue pasando progre-



Escena de mercado alemán (xilografía de 1535)

sivamente de exportar lana en bruto a vender los tejidos ya elaborados. Tales tejidos constituyen por entonces el cargamento de muchos navíos que parten para los países del Báltico.

Pero el gran foco económico de Europa en la época de plenitud de la Hansa era sin duda Flandes en general y Brujas en particular, donde confluían las grandes rutas tanto del Norte como del Sur del continente. Esta situación privilegiada en las comunicaciones se refleja en el llamado *Itinerario de Brujas,* la relación más completa de los caminos europeos que confluyen en la ciudad flamenca, elaborada a finales del siglo XIV. Los factores italianos despachaban allí las especias, y tenían un observatorio privilegiado sobre los movimientos de mercancías.

Muchas de éstas procedían del Oeste: los vinos de Gascuña, la sal del Loira y de Normandía. Precisamente, la sal era transportada con asiduidad por los mercaderes hanseáticos hacia los saladeros del Báltico. Estos dos productos son los elementos causantes del enfrentamiento de la Hansa con Castilla, en el contexto de la guerra de los Cien Años, a que luego aludiremos. En todo caso se trata de controlar los grandes puertos de La Rochela y Harfleur, y los productos del comercio atlántico que entraban en ellos. Con el paso del tiempo y el declive de la Hansa comenzarán los navíos normandos a intervenir en los antiguos dominios hanseáticos. Se ha constatado el aumento de tonelaje de los barcos normandos, y la presencia de buques de Rouen en el Sund, de paso hacia el Báltico. También destacan las imaginativas empresas que, al parecer, se gestaron en aquella ciudad francesa y que pretendían abrir una nueva ruta hacia la India por el Norte: se trataba de alcanzar el Indo a través de Moscú y el Caspio.

Hay diversas opiniones, sobre las características de este comercio, sobre todo en relación con el italiano. Una primera interpretación indica que los mercaderes hanseáticos sobrepasaban en volumen a los intercambios realizados en el Mediterráneo, pero no llegaban a mover tanto dinero ni obtenían unos beneficios tan elevados como los derivados del tráfico de productos de lujo realizado por los venecianos y genoveses. También se ha indicado que su comercio se desenvolvía a un nivel

técnico inferior. Pero no se debe olvidar que ejercen su actividad en ámbitos geográficos y económicos muy diversos, que sus importaciones de productos rurales se complementan con el tráfico de mercancías muy estimadas y, en cuanto a las técnicas, que ellos también están en contacto con los mercados más avanzados en su época.

Formas de vida de los mercaderes

La actividad comercial presenta varias modalidades, según la época que se considere o la zona de que se trate. Se puede afirmar, incluso, que entre los primeros practicantes del tráfico de mercancías muchos procedían de otras actividades: habían sido pescadores o incluso campesinos de las regiones costeras, y fueron introduciéndose progresivamente en el nuevo trabajo. El pescador actuaba a veces como pirata, y en otros casos como mero transportista. Pero en ambos casos se podía encargar, de manera más o menos regular, de la venta del producto arrebatado o encomendado.

Dadas las características del trabajo, que exige recorrer grandes distancias y disponer de un elevado capital en forma de navíos, mercancías o en metálico, es frecuente la formación de asociaciones de mercaderes, normalmente integradas por pocos miembros. Dado que en muchos países existen leyes que limitan la cantidad de dinero a emplear en la adquisición de mercancías, no es infrecuente que realicen operaciones en una doble vertiente, como miembros de una asociación o a título particular.

Modelo de esto son los datos conservados de una sociedad formada en Reval por tres miembros en 1439. Estuvo en principio dedicada al comercio de las pieles, aunque luego amplió sus actividades a la sal y al vino. Sus fundadores, que aportaron para su constitución un mismo número de pieles por cabeza, se comprometieron a mantener un trato igualitario, tanto en caso de pérdidas como de beneficios. Afortunadamente para ellos, su actividad fue muy rentable: hasta un 40 por 100 anual.

Las variedades que admiten estas asociaciones son múltiples, desde las que están formadas por socios situados en distintos enclaves comerciales —a partir de los que actúan coordinados— hasta las formadas por un mercader que aporta el capital y varios socios que realizan las actividades mercantiles, aunque en ocasiones también aporten un porcentaje del capital. Tales fórmulas estaban ya bien definidas en las ciudades comerciales italianas —en Génova, Venecia— desde el siglo XII, con el nombre de *commenda* y *collegantia*.

Una forma muy común es la sociedad familiar, fundada por un mercader con éxito que la transmite a varios descendientes. Algunos de ellos están especializados en un tipo de productos o más frecuentemente aún, dirigen la actividad de la sociedad desde una de las ciudades comerciales.

Y se dan también las empresas individuales, cuyo titular tiene varios empleados que trabajan a sueldo en la compra de mercancías, en el traslado o en la venta. En ocasiones no se trata de simples asalariados, sino que cobran una comisión proporcional a la operación que han realizado.

Es poco frecuente en esta zona y época la figura del mercader especializado. Los largos viajes debían ser aprovechados al máximo aportando los objetos más estimados y adquiriendo los excedentes de cada región. Esta versatilidad probablemente la favoreció ante los cambios de la naturaleza y de las actividades de sus proveedores.

Los mercaderes de la Hansa no lograron dotar a sus empresas de las grandes instituciones de crédito que conocían desde época anterior las ciudades italianas, aunque ciertamente recibían dinero en este concepto por diversos procedimientos. Incluso las ciudades vecinas del Sur de Alemania las superaron en el siglo XV en cuanto a actividades financieras.

Predomina, al menos en los orígenes de la Hansa, la figura del mercader nómada, que aparece documentado en un momento adquiriendo mercancía en los países escandinavos o en Polonia, y poco después se detecta su presencia en Brujas. Lo que más llama la atención es su constante movilidad. Y el nomadismo se mantiene cuando se generaliza la fundación de compañías, aunque entonces la movilidad sea menor y la actividad aparezca como más especializada.

Los viajeros estaban sometidos a constantes peligros y la prueba más



Asalto a una fortaleza durante la Guerra de los Cien Años, siglos XIV/XV, cuyos avatares causaron graves quebrantos a la Hansa (miniatura de la *Vida y obra de Enrique V*, Museo Británico)

clara de la propia conciencia del riesgo reside en el hecho de que, antes de partir hacia tierras lejanas, el mercader tenía la costumbre de ordenar su hacienda y hacer testamento. Tal práctica todavía estaba en pleno vigor a finales de la Edad Media y manifiesta que, aunque los poderes públicos eran cada vez más eficaces y los mercaderes gozaban de mayor protección, muchos imprevistos podían alterar sus planes.

El desarrollo del comercio y la formación de fortunas considerables hace que a finales de la Edad Media se generalice la figura del mercader sedentario. En este caso se dedica a ordenar las operaciones desde su ciudad de origen y sus empleados son los que sufren las penalidades de los desplazamientos. En su casa centraliza la información de los mercados, que cada vez es más precisa y abundante, y organiza el movimiento de las mercancías según evolucionen los precios o los acontecimientos militares.

En estos casos los viajes se realizan en la juventud, época de formación que no se considera completa si no se conocen a fondo los mercados, aunque en algunos arraigó tanto la afición que siguieron viajando a lo largo de su vida activa.

La Hansa y la Península Ibérica

No existen estudios dedicados a analizar directamente las relaciones comerciales entre las ciudades del Norte de Europa y los puertos castellanos y aragoneses; distinto es el caso portugués, bien investigado por Oliveira Marques. Gracias a la información que proporciona este autor, y a referencias

de otros historiadores, podemos trazar las líneas generales de los intercambios comerciales entre la Península y las ciudades del Báltico.

Los orígenes de los contactos comerciales se deben buscar en Brujas, donde se habían establecido comerciantes castellanos, aragoneses, portugueses y navarros a mediados del siglo XIII. Esa fecha parece bastante significativa pues, tras la conquista de Sevilla, se interrumpe la guerra contra los musulmanes, lo que permite un cambio en las actividades de los navíos del Cantábrico: sustituyen las tareas militares por las comerciales. Los mercados hispanos ocupaban una situación relativamente influyente en Flandes, mantenían contactos con las principales ciudade de la Hansa —Dortmund y Lübeck— y se trasladaron a Ardenbourg con sus colegas alemanes, como medida de presión tras el enfrentamiento entre comerciantes y flamencos.

Los usos comerciales del Norte de Europa llegaron hasta la costa cantábrica, y las villas dedicadas al comercio marítimo se organizaron en los últimos años del siglo XIII en la Hermandad de las Marismas que pretendía obtener, al igual que las ligas del Báltico, la libertad de navegación y de comercio, así como resolver los conflictos derivados de tal actividad.

Desde el siglo XIV está documentado el doble mecanismo de relación, ya que los mercaderes hanseáticos comercian directamente con la costa Norte de Castilla y, al mismo tiempo, realizan operaciones en la factoría hanseática de Flandes. A mediados de la centuria los marineros y mercaderes de Castilla establecidos en Brujas recibieron la consideración de *nación,* con sus privilegios correspondientes.

La actividad de los castellanos se desarrollaba en el triángulo formado por las costas inglesas, Flandes y el Cantábrico, y se centraba en la exportación de lana castellana y del hierro de Vizcaya, mientras importaban paños y productos flamencos. También actuaban como transportistas del vino de Gascuña.

La Guerra de los Cien Años provocó numerosas alteraciones en el tráfico marítimo, y generó incidentes que apenas pueden ocultar su carácter de lucha por el control de los puertos. Los comerciantes castellanos solicitaron medidas proteccionistas, y en 1383 Juan I decidió interrumpir el comercio con la Hansa, apresando 84 navíos que se encontraban fondeados en puertos castellanos. Luego pasaron a la ofensiva, pretendieron controlar La Rochela, puerto fundamental en la exportación de vinos a que se acaba de aludir. En 1416 marineros de Vizcaya colaboraron con los franceses en el intento de conquistar Harfleur, pero su fracaso significó un retroceso castellano en los puertos del Atlántico. Las hostilidades acabaron en guerra abierta; en una batalla importante, que tuvo lugar cerca de La Rochela en 1419, los castellanos destruyeron la flota inglesa y hanseática, lo que significa la recuperación del control de los puertos de Gascuña. Luego, en 1431, la Hansa prohibió el comercio de lana española.

Pocos años más tarde se advierten los primeros intentos de establecer unas relaciones de colaboración, que culminan en la paz de 1443 firmada ante un religioso español por varios *aldermans* y jurados de la Hansa, con capitanes, cónsules y mercaderes españoles. A partir de ese momento, las relaciones parecen más constantes y los puertos andaluces se unen al tráfico de productos entre el Norte y el Sur de Europa. Algún español llegó a obtener suficiente éxito comercial como para permitirse financiar la construcción de una capilla en la catedral de Colonia.

Los navíos alemanes llegaban a Ceuta y la abastecían de trigo entre 1450 y 1454; pocos años más tarde dos barcos vascos, contratados por un genovés, transportaban trigo desde Middelburg a Génova.

Los mercaderes alemanes también se encontraban establecidos en las costas del Levante español al menos desde el siglo XV, tanto de manera individual como organizados en sociedades. Una de éstas, la compañía de Ravensburg, está documentada en Valencia desde 1472. Se dedicaba a la exportación de productos agrícolas de la región: arroz, dátiles, azúcar, cera, etcétera. Importaba a Valencia productos elaborados, como metales y quincallería, y se sabe que los vendía al por menor en una tienda propia.

El comercio portugués con la Hansa siguió un proceso paralelo al esbozado para el caso castellano, en lo relativo a la mediación flamenca y a las dificul-

tades de la Guerra de los Cien Años. Resulta interesante advertir que, contra la apariencia más directa, Portugal establece las relaciones económicas sobre todo con las ciudades más alejadas, como Danzig, Riga y Reval, aunque los contactos iniciales fueran con la zona occidental de Alemania. Más esporádicos son los intercambios con las ciudades del sector central, capitaneadas por Lübeck.

Las relaciones parecen asiduas desde comienzos del siglo XV, de modo que son pocos los años en los cuales no queda constancia de algún viaje, a pesar de que el mayor número de referencias procede de sucesos y problemas acontecidos a algún navío. Se supone que anualmente la flota procedente del Este se dirigía hacia Bretaña, y una pequeña parte de ella, en torno a unos cinco barcos, navegaba hacia Lisboa. Allí cargaban sobre todo sal, que era muy valorada porque se encontraba más seca y, por tanto, pesaba menos que la francesa, y gozaba de gran demanda para la salazón de arenques; también importaban vino y fruta. Como contrapartida dejaban cereales y sus derivados, necesarios en algunos años de escasez, cerveza, y los productos habituales del comercio nórdico, como madera y pez. Eran muy estimados en Portugal los productos alemanes de metal, y desde finales del siglo XV se incrementó la demanda de armas y municiones como consecuencia de las actividades militares.

Por todo ello son numerosos los alemanes que aparecen relacionados con Portugal e incluso establecidos en ese país de manera permanente. Los residentes en Lisboa estaban organizados en torno a la Hermandad de San Bartolomé, y en una capilla situada bajo esa misma advocación eran enterrados los fallecidos en la ciudad del Tajo.

Fundamentalmente, los alemanes establecidos en Portugal eran artesanos que trabajaban los artículos importados: el vidrio, el hierro, y también mercaderes y navegantes; luego llegaron los especialistas en la imprenta, como sucediera en otras muchas ciudades europeas, y hasta hubo algunos esforzados que pretendieron realizar una colonización agrícola. Los alemanes en Lisboa a finales del siglo XV están perfectamente organizados en su *nación* correspondiente, protegidos por privilegios reales, y participando en la expansión del país vecino en los descubrimientos y empresas ultramarinas.

Bibliografía

C. Carlé, «Mercaderes en Castilla (1252-1512)», *Cuadernos de Historia de España, XXI-XXII* (1954). W. R. Childs, *Anglo-Castilian trade in the later Middle Ages,* Manchester, 1978. J. Craeybeckx, *Un grand commerce d' importation: les vins de France aux anciens Pays-Bas (XIII-XVIe. siécle),* Paris, 1958. R. Delort, *Le commerce des fourrures en Occident à la fin du Moyen Age,* Roma, 1978.Ph. Dollinger, *La Hanse (XIIe.-XVIIe. siécles),* Paris, 1964. G. Fourquin, *Histoire économique de l' Occident médiéval,* Paris, 1979. J. A. García de Cortázar, *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales,* Bilbao, 1966. J. Le Goff, *Mercaderes y banqueros en la Edad Media,* Buenos Aires, 1969. Id., *La bolsa y la vida. Economía y religión en la Edad Media.* Barcelona, 1987. *Hansische Studien,* I-III,1961-1975. J. Heers, *Occidente durante los siglos XIV y XV. Aspectos económicos y sociales,* Barcelona, 1976. H. Lapeyre, «Els mercaders estrangers al regne de València en el segle XVI», *València, un mercat medieval,* Valencia, 1985. M. Mollat, *Le commerce maritime normand a la fin du Moyen Age,* Paris, 1952. Id., *Les sources de l´histoire maritime en Europe, du Moyen Age au XVIII siècle,* 1962. A. H. de Oliveira Marques, *Hansa e Portugal na Idade Média,* Lisboa, 1959. Id., «Um Preçáiro de Mercadorias e cambios, de Hamburgo, do século XVI», *Portugal Quinhentista,* Lisboa, 1987, pp. 71-77. Id., «Documentaçao sobre Portugal em Arquivos Hanseáticos Alemaes», *Actas do III Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros,* Lisboa, 1961, vol. II. Id., «Relaçoes entre Portugal e Alemanha no século XVI», *Rev. da Facultade de Letras de Lisboa,* III série, 4 (1960). K. Pagel, *Die Hanse,* 1952. M. M. Postan, *Medieval Trade and Finance,* Cambridge, 1973. Id., «The trade of Medieval Europe: the North», *Cambridge Economic History,* t. 2, 1952. *Recueils de la Societé Jean Bodin, La Foire,* V (1953). *La Ville,* VII (1955) F. Rörig, «Les raisons intellectueles d´une suprématie commerciale: la Hanse», *Annales d'histoire économique et sociale,* 1930. T. F. Ruiz, «Mercaderes castellanos en Inglaterra (1248-1350)», *Sociedad y poder real en Castilla (Burgos en la Baja Edad Media),* Barcelona, 1981.